

1. Савйовский В.В., Болотских О.Н. Ремонт и реконструкция гражданских зданий. – Харьков: Ватерпас, 1999. – 287 с.
2. Савйовский В.В. Технология реконструкции. – Харьков: Основа, 1997. – 256 с.
3. Реконструкция зданий и сооружений / А.Л.Шагин, Ю.В.Бондаренко, Д.Ф.Гончаренко, В.Б.Гончаров; Под ред. А.Л.Шагина. – М.: Высш. шк., 1991. – 352 с.
4. Нечаев Н.В. Капитальный ремонт жилых зданий. – М.: Стройиздат, 1990. – 270 с.

*Получено 26.10.2007*

УДК 72 : 629.01 : 338.47

**Ю.А.ВЕРНИГОРА**

*Харьковская национальная академия городского хозяйства*

## **ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ ТРАНСГРАНИЧНЫХ ТЕРРИТОРИЙ В ХАРЬКОВСКОЙ ОБЛАСТИ**

Рассматриваются вопросы развития трансграничных территорий.

В наше время развития современных технологий возникает вопрос улучшения условий отдыха жителей крупных городов и не только улучшений эргономичных, но и экологии в местах размещения зон отдыха [1, 2]. Возьмем для рассмотрения этой проблемы Печенежское водохранилище и близлежащую территорию. Этот водоем находится в Харьковской области примерно в 35-40 км к северо-востоку от г. Харькова и 10-20 км от государственной границы России и Украины, является одним из крупнейших мест отдыха и туризма в Харьковской области, а также относится к трансграничным территориям (рис.1).

На сегодня на исследуемой территории уже сложилась определенная инфраструктура: пансионаты, яхт-клубы, лодочные станции. Все они связаны между собой структурами обслуживания данных объектов, включая дороги, энергоснабжение, водообеспечение, канализацию, связь и т.д. Одна из основных задач – обеспечить развитие ландшафтно-архитектурной среды в соответствии со сложившимися условиями и использовать их так, как это уже предопределено. Это удобно тем, что подведение инженерных сетей не будет вызывать больших затрат.

Ландшафтное месторасположение выгодно для создания красивых видовых площадок, а также для рельефа территории, чтобы организовать маршрут для верховых и пеших прогулок, яхтинга, туризма, вплоть до трассы для лыжников. Также одна из главных задач – организовать пространство в соответствии с функциональными, градостроительными, экологическими и эстетическими требованиями, создать его яркий художественный образ и вызвать у человека положительные эмоции [3].

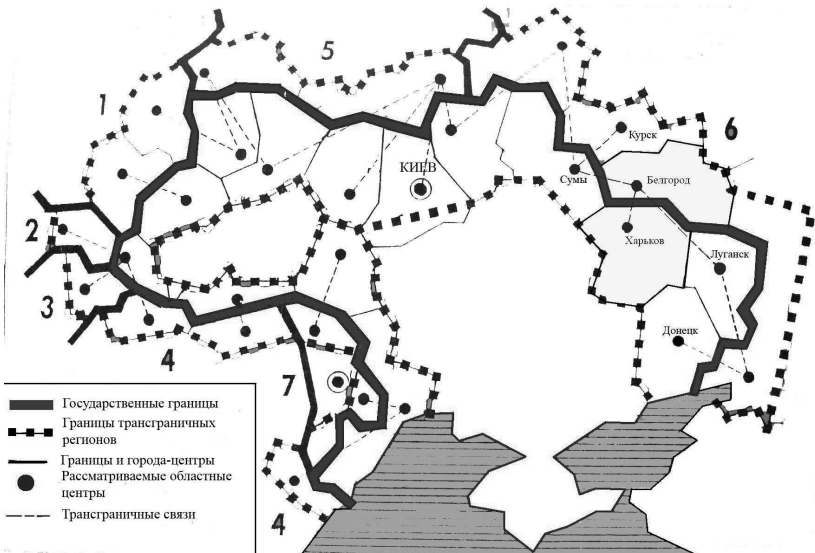


Рис. 1 – Трансграничные регионы Украины

Гуманизация и индивидуализация облика любого типа архитектурной среды достигается при активном использовании комплексного подхода с применением средств и приемов всех направлений творческой деятельности. Живая природа – самоорганизующаяся система, не имеющая иной цели, кроме поддержания постоянства жизни. Архитектура – материя неживая. Здания, создаваемые целенаправленно для обслуживания конкретных потребностей человека, в частности, защиты его от неблагоприятных воздействий природы и общества, подвержены энтропии. Решения, принимаемые архитекторами, в зависимости от многих факторов, иногда оказываются более или менее удачными, часто неоднозначными, иногда просто ошибочными.

Для наиболее точного определения развития данного трансграничного района стоит учесть зарубежный опыт региональной политики и территориального планирования [4]. В Европе одной из организационно-планировочных форм европейской интеграции стало образование межгосударственных регионов, простирающихся за границы отдельных государств. На протяжении нескольких лет за пределами Евросоюза возникли регионы межнационального сотрудничества.

Среди разных частей мира западная часть Европейского континента в целом наиболее урбанизирована. Удельный вес городского населения около 70%, а доля от всего городского населения мира –

20%. При этом процессы урбанизации, вызванные рыночной глобализацией и конкуренцией, неравномерные, и более характерны для центральных городских регионов Европы. Концепция урбанизированной полосы также является пространственным отображением направлений экономической деятельности (рис.2-4).

Европейские функционально-планировочные связи

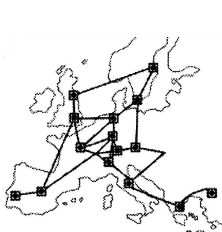


Рис.2 – Аэропорты

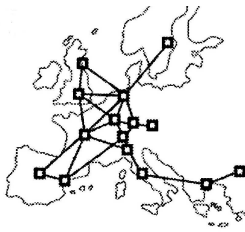


Рис.3 – Финансовые  
центры



Рис.4 – Международный  
туризм

За границами Евросоюза полностью или частично определились другие регионы межнационального сотрудничества – в регионах Балтийского моря, Юго-Восточной Европе, в Североевропейском и Дунайском регионах.

На примере Балтийского региона можно рассмотреть планирование данной территории (рис.5, 6). Вокруг Балтийского моря расположено десять стран с достаточно крупными экономическими потенциалами и тесными взаимоотношениями. Из рис.5, 6 видно, что в связи между крупными городами важную роль играют поселения с меньшим количеством населения и основная связь между странами – Балтийское море и, конечно, транспортные артерии каждой из стран. Однако развитию этих связей препятствует пока что недостаточно развитая сухопутная инфраструктура, особенно в юго-восточной части Балтийского региона.

Туризм в Европе стал одним из основных источников городской прибыли. Наряду с Парижем и Лондоном начали пользоваться успехом у туристов такие города, как Мюнхен, Стокгольм и Амстердам. В дополнение к театрам и историческим музеям построены отели, аттракционы, торговые комплексы, в которых туристские услуги представлены на более высоком уровне, что и обеспечило потоки туристов.

Из этого исследования видно, что без развития транспортной инфраструктуры развивать трансграничный район будет очень сложно и, скорей всего, бессмысленно.

Развитие транспортных сетей повлечет за собой повышение уровня удовлетворения основных потребностей жителей региона: общест-

венного питания, бытового обслуживания, отдыха, что является основой развития территории, так как эти зоны являются составляющими почти всех развитых трансграничных и урбанизированных районов [5].

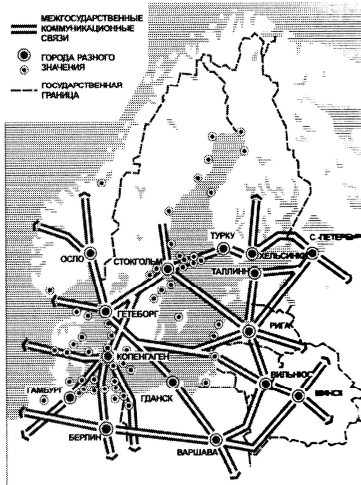


Рис.5 – Коммуникационные линии связи стран

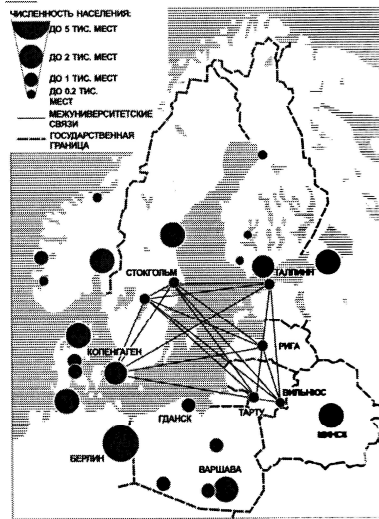


Рис.6 – Организация культурных и туристических связей стран региона Балтийского моря

Круглогодичная доступность и эксплуатация туристических, спортивных, выставочных комплексов обеспечивается за счет организации асфальтированных подъездов ко всем объектам, современных автомобильных стоянок и дает возможность поддерживать работоспособность объектов в течение всего года.

Трансграничный район должен быть универсальным. Существующие сооружения надо оставить без изменений или усовершенствовать, а при проектировании новых объектов предусмотреть универсальность помещений. Это позволит максимально эффективно использовать полезную площадь. Например, днем – кафетерий, ночью – дискотек; конференц-зал – кинотеатр; ресторан – банкетный зал. Универсальность и круглогодичность использования таких объектов позволит направлять большие потоки посетителей для проведения конференций, фестивалей в связи с близостью расположения гостиниц, помещений общественного питания, отдыха, спорта и свежего воздуха.

В связи с тем, что территория Харьковской области находится в трансграничной зоне, целесообразно стилевое решение строящихся

объектов выполнять с учетом характерных черт культур, формирующих эти зоны. Необходимо также организовывать национальные праздники как крупномасштабные фестивали, используя форму для персонала и участников в соответствии с национальными костюмами.

Актуальность темы подтверждается международным опытом проектирования трансграничных территорий в Америке и в Европе. Существуют программы совместного развития группы европейских стран: «Европейская хартия приграничных и трансграничных регионов», «Основные положения политики Европейских территорий».

Из всех стран Россия – государство, у которого не только самая длинная общая граница с Украиной, но и близкая страна по культуре, религии, истории и также важный экономический партнер. Таким образом, следует констатировать необходимость выделения научного определения и программирования развития трансграничных территорий Украины как первоочередных объектов социально-экономического развития и градостроительного проектирования.

1.Владимиров В.В., Саваренская Т.Ф., Швидский Д.О. Градостроительство и экология. – Самара: РАКС, 2000. – 124 с.

2.Панченко Т.Ф. Формирование курортно-рекреационных систем во взаимосвязи с расселением. – М.: ННТИ по гражд. стр-ву и арх., 1978. – 48 с.

3.Шимко В.Т. Архитектурное формирование городской среды – М.: Высш. шк., 1990. – 221 с.

4.Sumien T. Planowanie europejskich przestrzeni transgranicznych w przeszlym czasie. Czlowiek i srodowisko. T.23, Nr 1. – Warszawa, 1999. – S.51-67.

5.Білоконь Ю.М. Методичні засади транспортних територій України // Транскордонні території України (проблеми розвитку). – К.: Укрархбудінформ, 1999. – С.69-75.

*Получено 27.10.2007*

УДК 87.667.1 : 711.03

Л.А.РАДИОНОВА, канд. филос. наук, Н.В.СНИЦАР

*Харьковская национальная академия городского хозяйства*

## **ПРОСТРАНСТВО И ВРЕМЯ В АРХИТЕКТУРЕ В ИСТОРИКО-ФИЛОСОФСКОМ КОНТЕКСТЕ**

Анализируется реализация историко-философского понимания категорий «пространство» и «время» в архитектуре различных эпох.

Сохранение и реставрация памятников архитектуры и внедрение новых пространственно-временных структур в сформированную структуру города актуально в теоретическом и практическом плане. Эта проблематика исследуется как отечественными, так и зарубежными учеными [1-4], однако, на наш взгляд, пространственно-временные структуры в архитектуре в их историко-философском контексте, не-